

Hacia unos días que un convoy de vagones de mercancías estaba estacionado en la estación de Mollet Sant Fost, a la espera de locomotora para continuar su viaje. Era habitual ver cinco o seis vagones de mercancías, con carrocería de madera marrón sostenida por hierros oxidados, junto al almacén de mercancías. Años atrás muchos de los chavales del barrio, habíamos pasado grandes tardes de juegos infantiles, y nos habíamos fumado más de un cigarrillo a escondidas, subidos en algún vagón que había quedado abierto. El viejo almacén de mercancías con su muelle de carga y su enorme tejado inclinado era lugar habitual de encuentro para vivir mil aventuras. Para muchos de nosotros jugar un rato en la antigua *bòbila*¹ y cruzar las vías al atardecer para refugiarnos entre las sombras de esos viejos vagones era una forma habitual de hacer pasar el tiempo hasta la hora de cenar...

Ese miércoles, 24 de enero la jornada de trabajo como maquinista de Renfe se le había hecho corta. Después de una semana de frío intenso y de temperaturas mínimas muy bajas, parece que enero daba un respiro y volvían las temperaturas habituales del invierno, aunque el frío y la humedad del Vallés no eran buenos compañeros de trabajo. Llegó a Granollers desde Vilanova i la Geltrú y una vez descendieron todos los pasajeros, estacionó la UT 440.013 en la vía IV de la estación de Granollers, como lo hacía habitualmente. Con gestos precisos giró el mando de conducción hasta la posición de Desviado, para que el tren quedase correctamente estacionado, desconectó los sistemas de iluminación y de calefacción y apretó la palanca del freno de estacionamiento hasta que el indicador le marcó que el sistema de trinquetes estaba accionado. Era una operación rutinaria que realizaba cada noche para dejar el convoy estacionado hasta la mañana siguiente, ya que ese tren era el que diariamente iniciaba el servicio matinal entre Granollers y Barcelona. Saludó al Sr. Enrique en el despacho del Jefe de estación y marchó a cenar. Las farolas de la estación hoy no tenían ese extraño halo que les provoca el frío de la noche.



UT 440 de Renfe

Nada hacía presagiar lo que horas después sucedería.

¹ Bòbila, Bòvila o Mòvila es en catalán, en castellano tejar o tejería.

Desde hacía unas semanas los operarios del tren de trabajos que realizaban las labores de desguarnecido entre Montcada y Sant Celoni, trabajaban todas las noches, cuando el Puesto de Control Centralizado de la estación de Término en Barcelona, les autorizaba y establecía el funcionamiento del tramo como vía única. De esta manera si había de circular algún tren lo hacía por una vía mientras por la otra circulaba la [desguarnecedora de vía](#) con la "yeyé"² y realizaba los trabajos en el lecho del balasto para asegurar el firme, una tarea que debería durar dos años...



Unidad de la serie 308 de Renfe (Yeyé)



Desguarnecedora de Balasto

El Control de Mando Centralizado estaba en contacto telefónico con todos los Jefes de Estación y desde allí coordinaba todas las labores de circulación.

Las estrellas brillaban claras en el cielo y la luna menguante apenas dibujaba una línea en el cielo, la noche transcurría tranquila.

A las 03:50 desde la estación de Granollers detectaron movimiento en las vías de estacionamiento y pudieron comprobar como un tren circulaba completamente apagado, sin luces y sin personal en dirección a Barcelona. Era la UT 440.013³ y con cada metro recorrido aumentaba su velocidad gracias al declive de la vía que le hacía correr hacia Montmeló. De inmediato desde la estación de Granollers el Sr. Enrique se puso en contacto con el Puesto de Control Centralizado para avisar con urgencia de lo que estaba sucediendo. Cogió el telefono con decisión, su voz era más un grito de alarma que un aviso telefónico

- Una 440 apagada se ha desfrenado y se dirige por vía general en dirección a Montmeló. El declive hará que en pocos minutos circule a una velocidad descontrolada... Es la U/T 440.013 y estaba en la vía IV desde 22,30 h.

Al otro lado del teléfono el Jefe de línea, necesitó unos segundos para reaccionar:

² La locomotora apelada cariñosamente Yeyé es una locomotora diésel de la [serie 308 de RENFE](#).

³ Las [UT440 de RENFE](#) fue durante mucho tiempo el material de cercanías más moderno de RENFE.

- *De acuerdo, en ese tramo tenemos establecida la vía única porque se están realizando trabajos con la desguarnecedora... Automáticamente pulsó diversos botones y comenzaron a encenderse y apagarse luces en el tablero y unos zumbidos molestos resonaron en la sala para advertir a todo el mundo que se estaba produciendo una incidencia grave.*

La primera decisión fue cortar la tensión de la línea, pero el tren circulaba descontrolado, apagado y sin personal. Se desplazaba a favor de la pendiente y de nada servía cortar el fluido eléctrico.

Otra rápida mirada al rudimentario panel de control. En la misma vía a la altura de San Andrés había una numerosa brigada de trabajadores realizando obras. En el ramal de Castellbisbal también había operaciones en la vía y además en esa misma curva se podría producir un descarrilamiento y la colisión sería contra una subestación eléctrica... No quedaba más remedio que avisar a Mollet para que cambiara agujas y desviase esa unidad hacia la vía de estacionamiento que estaba ocupada con unos vagones de mercancías. De esa manera se produciría una enorme colisión, pero los vagones y la topera conseguirían detener el recorrido de la 440. Analizar las opciones, calcular deprisa, muy deprisa y tomar decisiones, esa es la tarea del Puesto de Control Centralizado.

Había que llamar inmediatamente al jefe de estación de Mollet, Sr. Cazalla y pedirle que realizase un cambio de agujas para desviar la 440 hacia la vía de estacionamiento:

Marcó el teléfono y esperó los tonos de llamada mientras un sentimiento de angustia le iba creciendo en el pecho y comenzaban a sudarle las manos. Los ojos del resto de operadores del Puesto de control estaban pendientes de él y mucho más abiertos de lo que era normal.

Una voz agitada y apresurada contestó:

- *Estación de Mollet Sant Fost, dígame.*

- *Cazalla, te baja de Granollers una 440 sin control, haz el cambio de agujas para que se dirija a la vía de estacionamiento y se estrelle contra los vagones de mercancías, no hay tiempo para más explicaciones...*

- *Tranquilo jefe, ya he realizado el cambio de agujas.*

- *¿Qué?, ¿Como dice?*

- *Acaba de avisarme Galiana de Granollers y ya he realizado el cambio de agujas, ahora sólo falta salir para ver en directo el impacto que iserá de aúpa!*

- *iGracias, Gracias!, iGracias a Dios!, iAvisamos a los servicios de emergencias!*

Ambos colgaron el teléfono y se pasaron la mano por la frente, ambos estaban sudando...

Entretanto, el maquinista y los operarios del tren de trabajos vieron como pasaba junto a ellos un tren fantasma, completamente apagado, sin luces de gálibo ni luces interiores y circulando cada vez más rápido en dirección a Barcelona. No entendían nada y dieron aviso, pero el desenlace ya estaba determinado...

El convoy pasó por la estación de Montmeló y continuó su vertiginoso recorrido hacia Mollet. Más de diez kilómetros de una suave pendiente y ciento cincuenta toneladas viajando cuesta abajo sin posibilidad de aplicar freno alguno.



No hubo cámaras, ni servicios de emergencia en el momento del impacto, sólo el Jefe de estación de Mollet, Julio Cazalla pudo ver como a escasos metros de la estación el tren se desviaba hacia la vía de servicio y como el convoy se estrellaba contra los vagones estacionados, levantando al primero y al segundo y quedando los vagones de mercancías encima de la U/T 440.013.

A las cuatro de la madrugada el estruendo fue ensordecedor. Segundos después cientos de llamadas telefónicas se recibieron en las diferentes centralitas de los servicios de emergencia, se encendieron muchísimas luces en las ventanas y balcones de la Ronda Oriente y cientos de vecinos se asomaron para ver que había sucedido. El panorama era impresionante... Dos vagones de mercancías habían quedado encima de la U/T 440.013 y todos los demás aplastados entre la topera y el tren. Hierros retorcidos y un olor, un olor a algodón de azúcar que no se correspondía a lo que percibían los ojos.

Los primeros en acudir fueron los dos pequeños Seat Ibiza de la Policía Municipal, que llegaron con las luces azules destelleando en la noche. Enseguida llegó el Land Rover de la Guardia Civil y poco después una ambulancia y los bomberos activados por el Puesto de Mando Centralizado. No había víctimas. Nadie resultó

herido. Se realizó una primera inspección para asegurar que no había nadie dentro y se acordonó la zona para que nadie pudiese acceder. En torno a los hierros retorcidos de los vagones de mercancías había un polvo blanco. Podría ser algún producto químico. Relucía al enfocarlo con las linternas. Resulto ser azúcar, ya que los vagones de mercancías estaban cargados de enormes sacas de tan dulce mercancía.



Pronto comenzó a llegar personal de Renfe, del Puesto de Mando Centralizado, vecinos, curiosos, trabajadores que tenían que coger alguno de los primeros trenes, periodistas y demás... Más tarde las autoridades y muchos vecinos con bolsas de plástico que recogían el azúcar que caía de los vagones de mercancías.

Tardaron horas en desincrustar unos vagones de otros. Durante todo el día varias grúas bajaron los vagones al suelo y fueron colocando cada cosa en su sitio.



Tras meses de estudio por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios se determinó que la unidad UT 440.013 sufrió una avería en el sistema de frenado de estacionamiento. Cuando el maquinista estacionó la unidad en Granollers, le marcó como accionado el freno de estacionamiento con los tres trinquetes, cuando solamente se había accionado el primero. A lo largo de la noche el circuito hidráulico tuvo una fuga, se quedó vacío y automáticamente saltó el único trinquete que estaba accionado. El tren quedó sin frenos y por la declividad de esa vía el tren comenzó a deslizarse sin control en dirección a Barcelona.

No hubo ningún tipo de sanción para el maquinista porque no se apreció ningún tipo de infracción en las maniobras realizadas al finalizar su servicio. Para los Jefes de estación de Granollers Sr. Enrique Galiana y de Mollet, Sr. Julio Cazalla hubo una recompensa de 45 días, y además el Jefe de estación de Mollet ascendió poco después a Jefe de línea.

La suerte, el buen hacer de los profesionales del ferrocarril o el hada madrina de los trenes, quiso que esa noche de enero de 1990, no hubiese ninguna víctima, sólo daños materiales y algunos retrasos en los trenes del 25 de enero. Ese día 25 de enero de 1990 una nueva cadena de televisión privada, Antena 3 comenzó a emitir sin hacer ninguna referencia al accidente ferroviario de Mollet.

